

Southwest Corridor News

Southwest Corridor Project Newsletter

Vol. 3, No. 4 November 1985



Southwest Corridor trackwork installation, shown south of the new Mass. Ave. Southwest Corridor Project Station. For complete story and photos, see pages 4 and 5.

O'Connell Assigned To MBTA Construction

A former MBTA police detective and community services officer is providing valuable police expertise and assistance to the MBTA's Southwest Corridor Project's design and construction programs as the MBTA Construction Directorate's Public Safety Coordinator.

William D. O'Connell, a fourteen-year veteran of the MBTA Police Department, was recently assigned to the Construction Directorate by F.M. Keville, Director of Construction, to coordinate police and public safety activities for all MBTA construction projects. He is also available to meet with community groups to discuss safety and security issues in construction project areas.

"My role is to provide liaison services whenever a security or safety issue relating to MBTA construction arises," says O'Connell, a Braintree resident who grew up in Dorchester. "In the past, there was no one individual who was performing this role."

Although assigned to all MBTA construction projects, O'Connell is devoting a good deal of his time to the Southwest Corridor Project.



The magnitude and complexities of this project present a number of safety and security considerations, O'Connell says. The MBTA is constructing and preparing to open a major line – with nine new stations, rapid transit and commuter rail tracks, busways, and a 50-acre Parkland. Following the opening of the new line, the MBTA will be demolishing the massive Orange Line Elevated Structure.

O'Connell is coordinating security and safety efforts between the project's design and construction staffs, MBTA Operations, and a variety of public service agencies that are and

continued on page 3

Published by the Massachusetts Bay Transportation Authority

Frederick P. Salvucci, Chairman
James F. O'Leary, General Manager
Francis M. Keville, Director of Construction

On Track: A Focus On SWCP Railway

The track contractor for the MBTA's Southwest Corridor Project commenced the laying of rail for the Amtrak/MBTA Commuter Rail portion of the Project, between a point south of Forest Hills in Hyde Park and Back Bay Station in downtown Boston during July of this year.

An Amtrak rail train, used to lay the rail, began operations along the former Penn Central Shoreline Right-of-Way, south of Forest Hills, and moved towards Back Bay Station over the newly-laid rail on the center track lane.

A second and third Amtrak rail train dropped off rail for the remaining two tracks during September. Each train carried approximately 36 strings of 132 lb/yd rail, each strip roughly 1440 feet in length.

The trackway work is being done by Modern Continental Construction Company for the MBTA under a \$17,144,000 contract. The welded rail strings and concrete ties are being furnished by Amtrak as part of the U.S. Federal Railroad Administration's participation in the Southwest Corridor Project. All trackway work is estimated to be completed by mid 1986.

Amtrak and commuter rail trains along the Southwest Corridor were rerouted into the Midlands Branch between Readville and South Station in 1979. Trains will return to the Southwest Corridor in conjunction with the opening of the Project, now projected for early 1987.

Resumen en Español
El contratador del Proyecto del Cor-

redor Suroeste ha comenzado a instalar las vías para la porción del proyecto que incluye AMTRAK y Commuter Rail del MBTA, entre un punto al sur de Forest Hills en Hyde Park y la estación Back Bay en Boston, en el mes de julio de este año.

Un tren especial de rieles de la AMTRAK, empleado para instalar la vía, comenzó a operar en la antigua vía-derecho del Penn Central Shoreline, al sur de Forest Hills, completando su trayectoria hacia la estación Back Bay sobre la recién instalada vía central.

Dos trenes especiales de vía depositaron los rieles para las demás dos vías en el mes de septiembre. Cada tren cargaba 36 cuerdas de vía pesada (132 libras por yarda), cada cuerda de 1440 pies de medida.

El trabajo de instalación de vía se lleva a cabo por la compañía de construcción Modern Continental, para el MBTA, bajo un contrato de \$17,144,000. Las cuerdas de vía y los cruces de madera son proveídos por la AMTRAK como parte de la participación federal (Administración Federal de Ferrocarriles USA) en el proyecto del SWC. Toda la labor relacionada con las vías está destinada a concluir para mediados del 1986.

En 1979, los trenes del AMTRAK y del Commuter Rail que hacían la trayectoria del SWC fueron cambiados de ruta a la Línea Midlands entre Readville y South Station. Los trenes volverán al Corredor Suroeste una vez concluya el proyecto, estimado para principios de 1987.

Feature continues on pages 4 and 5.

MBTA Emphasizes Public Safety/Security

Public safety and security will become the major focus of Southwest Corridor planning and activity during the next year and a half as construction nears completion and plans are made for the opening of the Corridor's new lines and stations.

The MBTA Police Department already has increased security along the 4.7-mile Corridor and is taking a leadership role in coordinating security and public safety activities among police and safety agencies in preparation for the opening. In addition, a full-time public safety coordinator has been assigned to the MBTA Construction Department to look for additional opportunities to increase security and provide public safety information to

the public during construction. (see related article)

The MBTA Police Department, under the direction of Chief William Bratton and Southwest Corridor Police Coordinator Lt. David LeRay, began providing round-the-clock patrols of the Corridor on July 8, 1985, and will continue patrols on a 24-hour basis until the new line opens.

Police, in fact, will be taking an even more direct enforcement approach toward security during the next few months, particularly toward individuals who enter the Corridor without authorization, according to Chief Bratton.

"As completion nears, we will be more aggressive in arresting tres-

continued on page 7

MBTA General Manager's Message



General Manager, James F. O'Leary

Construction of the Southwest Corridor Project continues to progress on schedule. Meanwhile, the MBTA has initiated planning for the opening and introduction of services for the new rapid transit Orange Line, Amtrak and Commuter Rail lines as well as for the public use and enjoyment of the new parkland areas.

In preparing for this opening and as the new stations and lines are completed, I am most concerned about public safety and security along the Corridor.

There are numerous security and public safety issues to consider during the final construction phase of the project and during the testing of all new systems, especially the third rail. The protection of the new structures and facilities against vandalism is most important. Of paramount importance, is the safety and security of citizens before and after the opening of the new rapid transit/rail lines and stations.

A number of security measures have already been taken by the MBTA Police Department (as described in this edition of the "Southwest Corridor News"), and public safety activities and programs are being planned and developed by the Southwest Corridor Project and other MBTA departments. Overall, the MBTA is giving high priority to efforts to maximize public safety and security for the Southwest Corridor Project now and in the future.

To assure our success in these efforts, however, the MBTA must rely upon the cooperation and support of all within the Southwest Corridor Project communities.

Citizens and community crime watch groups can provide vital assistance to the MBTA Police and other police agencies by observing activities along the Corridor in their areas and reporting any unusual occurrence to police immediately. Residents can also encourage good safety practices by advising their children of the dangers present at construction sites and, in particular, the serious danger of the third rail, when energized.

By recognizing the value of cooperative effort, the MBTA and the commu-

nities of the Southwest Corridor will fully realize the great public benefits to be derived from this public transportation and development project.

Resumen en Español

Las obras de construcción en el Proyecto del Corredor Suroeste siguen adelantando de acuerdo con lo previsto. Mientras tanto, el MBTA ha comenzado a planear la apertura e introducción de servicios en el nuevo transporte local de la Línea Amazanada, en Amtrak y en las líneas de pasajeros abonados de trayecto único (Commuter Rail), tanto como para el uso del público y el disfrute de las nuevas zonas de parques.

Con vistas a esta inauguración de servicios y la terminación de las nuevas estaciones y líneas, debo expresar mi gran preocupación por la seguridad y la vigilancia públicas en el Corredor.

Hay muchos aspectos de seguridad y vigilancia que considerar durante la fase final del proyecto, así como durante la etapa de prueba de todos los nuevos sistemas, especialmente de la tercera vía. La protección contra el vandalismo de las nuevas estructuras y dependencias es de gran importancia. Y de suprema importancia es la protección y seguridad de los ciudadanos antes y después de la apertura de las nuevas líneas de transporte y de las estaciones.

Ya el Departamento de Policía del MBTA ha tomado un número de medidas de protección (describidas en esta edición de "Noticias del Corredor Suroeste"), y se están planeando y desarrollando actividades y programas de seguridad pública por parte del Proyecto del Corredor Suroeste y de otros departamentos del MBTA. Sobre todo, se está dando la mayor prioridad a esfuerzos para ofrecerle al público la máxima protección y seguridad en el Proyecto del Corredor Suroeste tanto ahora como en el futuro.

Sin embargo, para asegurar el éxito de estos esfuerzos, el MBTA debe contar con la cooperación y el apoyo de todos los residentes de las comunidades del Proyecto del Corredor Suroeste.

Los ciudadanos y los grupos de vigilancia contra el crimen pueden prestar una ayuda vital a la policía del MBTA, y a otras agencias del policía, al observar las actividades en el Corredor, y en sus zonas respectivas, y reportar inmediatamente a la policía cualquier ocurrencia fuera de lo corriente. Los residentes pueden promover buenas prácticas de seguridad informando a sus hijos de los peligros que existen en los sitios de construcción y, en particular, el grave peligro de la tercera vía.

Mediante el reconocimiento del valor del esfuerzo común, el MBTA y las comunidades del Corredor Suroeste podrán apreciar en su totalidad los grandes beneficios que puede aportar este proyecto de desarrollo y transporte públicos.

J. V. O'Leary

MBTA Highlights Major Station Features

The MBTA has produced and installed construction information display panels featuring the three largest new stations of the MBTA's Southwest Corridor Project at the station construction sites in the Back Bay/South End, Roxbury and Jamaica Plain.

The panels include:

Back Bay Station, located on Dartmouth Street, adjacent to Copley Place; Ruggles Street Station, located on Ruggles Street; and Forest Hills Station, located at the intersection of Washington and Morton Streets.

The panels have been designed to provide the public with a view of the past, present and future appearance of each of the stations. The four by eight, plexiglass covered panels include historical photographs, station construction photographs, renderings and other graphics depicting the new stations

when completed.

Also, included are photographs of the people responsible for design, construction and community relations relating to each station.

The panels were designed, produced and installed through a joint effort of the MBTA's Southwest Corridor Coordination Office, the Southwest Corridor Project Office, section design consultants, and the station architects.

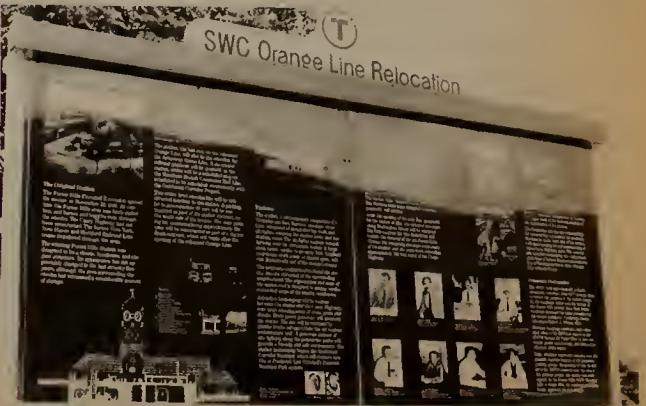
These consultants included: Back Bay-Kaiser Engineering/Fay, Spofford and Thorndike, Inc.; Ruggles-Stull and Lee Associates, Inc.; and Forest Hills-architects Cambridge Seven Associates/Robert L. Wilson, AIA and Section III engineers Howard, Needles, Tammen and Bergendoff. MBTA contractor J.F. White Contracting Company assisted in the production of the panel cases and installation of the panels.



Back Bay Station display panel.



Ruggles Street Station display panel.



Forest Hills Station display panel.

Southwest Corridor News, Charlene D. Pizzo, Editor
Southwest Corridor Coordination Office, 131 Clarendon St., Boston, MA 02116
George J. Holland, Jr., Project Manager (722-5834)

Contributing to this issue:

Kenneth Belovarac, Peter C. Calcaterra, Vincente Carhona, Joseph L. Clougherty, Joseph M. Connor, Michael Cook, P. Robert Egan, Mary Beth Froncillo, Sylvia Hill, George J. Holland, Jr., Robert D. MacKay, Mary Murphy, Daniel L. Ocasio, Alfred J. Pacelli, Dee Primm, William J. Quinlan, Marta Salazar, Charles D. Shaker, Mary H. Snyder.

Photos by:

Harry Hajipen, Phyllis Gruber Jensen, John Lamontica, Kaiser Engineers/Fay Spofford & Thorndike, Inc.

Roxbury Community Celebrates Ruggles St. Events



Ceremonial tree planting at Ruggles Street Station in memory of Roxbury resident Alice Taylor: (left to right) MBTA General Manager James F. O'Leary; Marvin Gilmore, General Manager of the Community Development Corporation of Boston and Chairman of the Parcel 18+ Task Force; Governor Michael S. Dukakis; State Senator Royal L. Bolling Sr.; and Mayor Raymond L. Flynn.

Fall of 1985 saw much progress toward the completion of Section II in Roxbury. Two ground breaking ceremonies and the signing of Parcel 18+ Agreements highlighted the schedule of public events.

Most significant to the Roxbury community was a tree planting and dedication of a plaque in honor of Ms. Alice Taylor, long time community activist who lived and worked in Mission Hill.

Extension before her untimely death in 1982. Ms. Taylor, one of the participants of Stop I-95 in 1968, represented 588 units of public housing with a population of approximately 3500 residents as she and others led the fight in their development area to stop the major highway and its planned clover leaf ramps at Mission Hill Extension. In addition to her Stop I-95 activism, Ms. Taylor was a founder of the



MBTA General Manager O'Leary (right) describes Ruggles Street Station construction for Mayor Flynn and Governor Dukakis.



Participating in the formal signing of the landmark Parcel 18+ agreements are: (left to right) Marvin Gilmore, Mayor Flynn, and Governor Dukakis.



Family and friends of the late Alice Taylor: (left to right) Hattie Dudley, Charity Grant, Kenneth Taylor, Ronald Taylor, State Representative Byron Rushing, State Representative Gloria Fox, and Nathile McElroy.

services officer during his service with that department. That program, through numerous school visits and meetings with employee, civic, and other community groups and associations, has benefitted more than 28,000 people with valuable crime prevention and safety information and suggestions.

"We've worked hard to knock down the perception that public transportation is crime ridden," O'Connell says citing the shared efforts of MBTA Community Services Officer John Aylward. "We've tried to increase public awareness of crime prevention by teaching people how they can best protect themselves."

A part of O'Connell's responsibility for the Southwest Corridor Project will be to review the new passenger protection electronics systems that have been installed and are planned for other MBTA stations to improve passenger safety. These include police talk back panels, which put passengers in immediate voice contact with Authority Police; train approach announcer units, which enable passengers to congregate in safety near the collector's booths until informed in sufficient time that a train is to arrive in the station; and closed circuit television equipment, which provide police with a view of passenger platforms and permit video taping when necessary.

These specialized security devices are being considered, O'Connell says,

Extension before her untimely death in 1982. Ms. Taylor, one of the participants of Stop I-95 in 1968, represented 588 units of public housing with a population of approximately 3500 residents as she and others led the fight in their development area to stop the major highway and its planned clover leaf ramps at Mission Hill Extension. In addition to her Stop I-95 activism, Ms. Taylor was a founder of the

Boston Housing Authority city-wide Tenant Policy Council and advocated and won educational scholarships for Mission Hill Extension residents from Northeastern University and Wentworth Institute. Many young people benefitted from summer programs Ms. Taylor fought for each year. In addition to her work at the Tobin School where she worked as a teacher's aide, because of a firm belief that parents must take a more active role in their children's school, Ms. Taylor was a regular attendee at all Ruggles Street Station Area Task Force meetings.

Ms. Taylor's successful efforts to include direct access and exit from Ruggles Street will be long appreciated as well as the recreational deck in front of Mission Hill Extension which she ad-

vocated until it was adopted. The tree planting and plaque will become a permanent part of the recreational deck in the final landscaping in Section II.

The July signing of the Parcel 18+ Agreements by the MBTA and the community signatories as well as the state and city agencies was led by Gov. Michael Dukakis, Mayor Raymond L. Flynn and MBTA General Manager James F. O'Leary. This signing was a significant milestone toward the development of the Corridor's largest development parcel which is located at the corner of Ruggles and Tremont Street next to the Ruggles Street Station.

A short time later, Gov. Dukakis and Mayor Flynn participated in the formal ground-breaking of the Roxbury Community College site on Columbus

continued on page 8

O'Connell *continued from page 1*

will be involved in the Project, including MBTA Police, MDC Police (who will provide security for the new Parkland), and the Boston Police Department. MBTA Police Chief William Bratton has provided O'Connell with 100 percent support from that department during construction and in preparation for the new line's opening.

In addition, O'Connell is inspecting the Southwest Corridor Project in order to make recommendations, if necessary, whether any changes should be made to increase safety and security along the Corridor. For example, he is looking at the type and height of fencing at certain locations from a security and safety perspective.

O'Connell also will be instrumental in efforts to prepare the communities of the Southwest Corridor for the opening of the new line through educational and informational programs. He is working closely with the staff of the MBTA Southwest Corridor Coordination Office to provide safety information to adults through Southwest Corridor community meetings, and to children through proposed visits to Corridor schools.

O'Connell is very enthusiastic about these community efforts as he was the initiator of the MBTA Police Department's Community Service Program in 1979 and served as its key community

adding that a number of other systems that deal directly or indirectly with passenger safety already are included in the design of the new Southwest Corridor Project stations.

Electronic security devices, however, are just part of the overall preparation for assuring security and safety for the Corridor.

"I hope to see the community heavily involved in all safety and security issues," says O'Connell, who serves as a member of the Massachusetts Crime Prevention Officers Association as well as a safety advisor for a number of other organizations.

Resumen en Español

Este anexo detective de la policía del MBTA y oficial de servicios a la comunidad, está prestando su valiosa experiencia y asistencia en los programas de diseño y construcción del Corredor Suroeste como Coordinador de Seguridad Pública de la Dirección de Construcción del MBTA.

William D. O'Connell, veterano de catorce años en el Departamento de Policía del MBTA, fue asignado recientemente a la Dirección de Construcción por F.M. Keville, Director de Construcción, para coordinar las actividades de vigilancia y seguridad pública en todos los proyectos de construcción del MBTA. También está accesible para reunirse con los grupos de la comunidad con el fin de discutir cuestiones de

vigilancia y seguridad en las zonas de los proyectos en construcción.

"Mi función consiste en proveer servicios de enlace cuando se presentan situaciones de seguridad o vigilancia relacionadas con la construcción del MBTA," dice O'Connell, que reside en Braintree pero se crió en Dorchester. "En el pasado no había ningún individuo que llenara esta función."

Aunque ha sido asignado a todos los proyectos de construcción del MBTA, O'Connell dedica gran parte de su tiempo al Proyecto del Corredor Suroeste. La magnitud y complejidad de este proyecto presentan numerosas consideraciones de seguridad y vigilancia, dice. El MBTA está construyendo, y preparándose para abrir, una línea de ferrocarril, conductores eléctricos y una zona de parques de 50 acres. Después de la inauguración de la nueva línea, el MBTA empezará a demoler la enorme estructura elevada de la Línea Anaranjada.

O'Connell está coordinando los esfuerzos de seguridad y vigilancia entre el personal de diseño y de construcción, el Departamento de Operaciones del MBTA, y un número de agencias de servicios públicos que están, y seguirán estando relacionadas con el proyecto, como la Policía del MBTA, la Policía del MDC (que proveerá la vigilancia de la nueva Zona de Parques), y el Departamento de Policía de Boston. El Jefe de Policía del MBTA, William Bratton, ha dado a O'Connell el 100%

sigue en la página 6

SWCP Railway System: "Coming Together"

Railroad construction in 1985 is much more sophisticated than when the country's first railroads were built during the late 1800's. However, construction of the three-track railroad system for the Southwest Corridor

Project, despite modern methods and equipment, is still a multi-step and careful process.

The following is a brief step-by-step description of how the Southwest Corridor's new Amtrak and MBTA

Commuter Rail Lines are being constructed in the concrete trackway between Forest Hills and Back Bay Station:

1. The first layer of ballast (crushed stone used to keep railroad ties in place and provide drainage) is placed on two of the three lanes where the tracks are to be built. This allows the left lane (the most easterly) to be kept clear for vehicular traffic.
2. The ballast is compacted to its required elevation, using a
3. Concrete ties are placed 24" on center in the center lane and 12" on center in the right lane with equipment operating from the open left lane.
4. An Amtrak rail train, which carries welded strings of rail, is moved to the location. The strings of welded rail are pulled from the front of the train and placed onto concrete ties in the center track. Every fourth tie is fastened to the rail with rail clips. The train is then advanced



A full rail train carrying welded strings of rail.



Rail installation in the area of Ruggles Street Station.



Contractor's work crews adjust and clip rail on trackway.

Construction Update Section I

MBTA Contract 097-115, (Schiavone Construction Company), **Line Contract, Harcourt Street to Camden Street**. The contractor is completing work on street ends and is installing base fill for the cover.

MBTA Contract 097-120, (White, Morrison-Knudsen, Mergentime), **Line Contract, South Cove to Harcourt Street**. The final work at the Heath Building and the relocation of the B&A track was accomplished at the end of October.

MBTA Contract 097-117, (J.F. White Contracting Company), **Mass. Ave. Station**. The station is approximately 92 percent complete. Some finish items will be installed during the winter. The permanent doors are scheduled for installation in January, 1986.

MBTA Contract 097-116, (Modern Continental Construction Company), **Back Bay Station**. Construction of the new Back Bay Station has progressed from Dartmouth Street toward Clarendon Street. The forecourt deck is under construction, and the station is expected to be enclosed by December. Brickwork has begun on the head-houses (entrances) at Clarendon Street and Columbus Avenue. Erection of the noise canopies between Columbus Avenue and Berkeley Street is sched-



Back Bay Station interior showing lobby level with stairway and escalator structure.

uled for this December. The temporary stairs at Clarendon Street and Dartmouth Street have been removed. Both shuttle and Framingham line commuter rail passengers are using the B&A platform at Dartmouth Street.

MBTA Contract 097-122, (John McCourt Company), **Landscaping, Harcourt to Dartmouth Street**. This contract, the first for landscaping for the Southwest Corridor Parkland, commenced during the summer.

Granite and concrete planters have been installed. Brickwork on the mini-deck has been completed. Work on stairs and sidewalks has commenced. Fill has been placed and planting performed in areas that are graded and irrigation installed.

MBTA Contract 097-121, **Landscaping, West Canton/Harcourt Street to Mass Ave.** Bids for this contract were opened on August 29, 1985 and the J.F.

inviero. la fecha de instalación de las pistas permanentes se ha fijado para enero de 1986.

Contrato MBTA 097-116, (Modern Continental Construction Company) **Estación Back Bay**. La construcción de la nueva estación de Back Bay ha continuado desde la calle Dartmouth hasta la calle Clarendon. La plazoleta de entrada se encuentra en construcción y se espera terminar de tapar la estación para diciembre. La obra de albañilería ha comenzado en las entradas de la calle Clarendon y de Columbus Avenue. La fecha de la construcción de las bóvedas amortiguadoras, entre la avenida Columbus y la calle Clarendon, se ha señalado para diciembre próximo. Las escaleras provisionales en las calles Clarendon y Dartmouth se han quitado. Los pasajeros del tren corto y los del tren de trayecto único de la Línea de Framingham (Commuter Rail) están utilizando la plataforma de B&A en la calle Dartmouth.

Contrato MBTA 097-122, (John McCourt Company), **Áreas Verdes, de la calle Harcourt a la calle Dartmouth**. Este contrato, el primero de áreas verdes para la Zona de parques del Corredor Suroeste, se empezó durante el verano. Ya se instalaron los macetones de granito y concreto y se terminó la albañilería de la mini-plataforma. También se ha dado comienzo al trabajo de las escaleras y las aceras. Los trabajos de colocación del relleno, sembrado e irrigación han sido llevados a cabo.

Contrato MBTA 097-121, **Áreas Verdes, West Canton/Harcourt a Mass.**

over the newly-installed rail strings and the procedure is repeated until all rail is unloaded.

5. Ballast is transported and dumped in the previously open left lane and compacted to the proper elevation. This is done using a stone train with side-dump cars operating on the center track. These cars inciden-

tally, were specially-ordered and used to haul excavated materials from construction sites to the Cambridge City Dump during excavation of the MBTA's Red Line Northwest Extension in Cambridge and Somerville.

6. A hy-rail gradall then moves along the center track, lifting every other tie from the right lane (see step 3) and placing



AMTRAK rail train advancing over newly-installed rail.



Gradall adjusting concrete ties in trackway.

them in the left lane. This leaves concrete ties in the left and right lanes on 24" centers.

7. The rail train is run a second and third time on the center track, laying rails on both sides of the center track. These are later threaded onto the concrete ties on the left and right lanes.
8. The rails on all tracks are fully clipped and the final layer of ballast is subsequently placed. The track is flooded with ballast using bottom dump stone cars leased from Amtrak.
9. The three tracks are tamped, lined and surfaced to final elevation and alignment.

Stone train with specially-designed side-dump cars dumping ballast in trackway at Mass. Ave. Station.

Ave. La subasta para este contrato se abrió el 29 de agosto, 1985, y la compañía contratista J.F. White adquirió el contrato el 22 de octubre, 1985. El cercado se instaló el 13 de noviembre, 1985. Las obras visibles de construcción empezarán en la primavera.

Construction Update Section II

MBTA Contract 097-219, (John F. Mahoney Construction Company), **Line Contract Ruggles Street to Camden Street.** The new Ruggles Street Bridge was opened in late July and the temporary detour road discontinued. In addition the rebuilding of the Mission Extension parking lot and Albert Street was completed. Speed bumps were placed on Albert Street as well as new lighting.

MBTA Contract 097-213, (J.F. White Construction Company), **Ruggles Street Station.** The final concourse archway steel was placed in early October and the front of the station was erected.

The Ruggles Street Station is now very visible from Tremont Street. The station is expected to be completed in 1986.

MBTA Contract 097-214, (Modern Continental Construction Company), **Roxbury Crossing Station.** The station is substantially completed. A new



3. Se colocan las traviesas de concreto 24" al centro, en la senda del medio y 12" al centro, en la senda derecha, operando el equipo desde la senda izquierda.

4. Un tren de Amtrak, cargado de rafles, se lleva hasta el sitio. Se sacan las hileras de rafles soldados, por el frente del tren y se colocan en las traviesas de concreto en la línea central. Cada cuarta traviesa se sujeta al rafel con los enganches de rafel. Se hace pasar al tren sobre los recién instalados rafles y se sigue repitiendo el proceso hasta que se hayan descargado todos.

5. Se transporta el balastro y, desde le línea central, se va volcando sobre la previamente abierta senda izquierda, y se aplana hasta alcanzar la elevación adecuada. Casualmente, los vagones utilizados para volcar el balastro se compraron especialmente para trasladar al basurero de la ciudad de Cambridge los materiales excavados durante la construcción de la Extesión Noroeste de la Línea Roja del MBTA en Cambridge y Somerville.

6. Mediante un equipo mecánico, que se va moviendo a lo largo de la línea central, se levantan, de forma alterna, cada una de las traviesas de la senda derecha (ver paso 3) y se colocan en la senda izquierda. De este modo, las traviesas de concreto, de las sendas izquierda y derecha, quedan a 24" del centro.

7. El tren de los rafles vuelve a pasar por segunda y tercera vez sobre la línea central, depositando los rafles a ambos lados. Más tarde, éstos se sujetan a las traviesas de concreto en las sendas de la izquierda y la derecha.

8. Se terminan de asegurar los rafles en todas las vías y se coloca la capa final de balastro. Usando vagones con fondo especial para volcar, alquilados se Amtrak, se llena la vía de balastro.

9. Las tres vías son entonces apisonadas, alineadas y niveladas hasta obtener la elevación y alineamiento final.



Ruggles Street Station construction showing transit platform and canopy (left) and railroad platform.

10' chain link fence has been erected to protect the station and its adjacent commercial spaces from vandals and graffiti until such time as the stations open in 1986.

MBTA Contract 097-215, (Modern Continental Construction Company), **Jackson Square Station.** The station construction is ongoing with a completion date of March 1986. The utility support building directly across from the station on Centre Street is substantially completed. A parking lot for development Parcel #35 is complete as well as the bus way entrances from Columbus Ave, south.

The traffic and pedestrian lights are installed for the area directly in front of the Jackson Square Station as well as the intersection of Centre Street and Columbus Avenue.

Finally, the mowing of the parkland

area in Section II was completed during the summer and both decks in front of Bromley Heath and Mission Hill Extension were used for outdoor activities during the summer months.

Resumen en Español

Contrato MBTA 097-219, (John F. Mahoney Construction Company), **Contrato de vía para la calle Ruggles hasta la calle Camden.** El nuevo puente de la calle Ruggles quedó abierto a fines de julio y el camino de desvío provisional se descontinuó. Además, se terminaron la calle Albert y la reconstrucción del terreno de estacionamiento de Mission Extension. También en la calle Albert se colocaron impedimentos para la velocidad y el nuevo alumbrado.

Contrato MBTA 097-213, (J.F. White Construction Company), **Estación de la calle Ruggles.** El último arco de acero del vestíbulo de la terminal fue colocado

a principios de octubre y el frente de la estación quedó erigido.

Se puede ver muy bien la estación de la calle Ruggles desde la calle Tremont. Se espera terminar la estación en 1986.

Contrato MBTA 097-214, (Modern Continental Construction Co), **Estación de Roxbury Crossing.** La estación está terminada en gran parte. Una nueva cerca de alambre de 10' ha sido instalada para proteger la estación y los espacios comerciales que la circundan contra los vándalos y el graffiti hasta que se abra la estación en 1986.

Contrato MBTA 097-215, (Modern Continental Construction Company), **Estación de Jackson Square.** La construcción de la estación se está llevando a cabo con la fecha de terminación señalada para marzo de 1986. El edificio auxiliar para los servicios públicos, en frente de la estación en la calle Center, está casi terminado. El terreno de estacionamiento para la Parcela #35 de desarrollo está terminado, así como las avenidas de entrada para los autobuses en la avenida Columbus, al sur.

Los semáforos para el tráfico y peatones están instalados en la zona directamente en frente de la estación de Jackson Square y en la intersección de la calle Centre y la avenida Columbus.

Por último, durante el verano se terminó de cortar el césped en la zona de parque de la Sección II y ambas plataformas, la del frente de Bromley Heath y la de Mission Hill Extension, se usarán para las actividades al aire libre en los meses de verano.

Construction Update

Section III

MBTA Contract 097-320, (White, Morrison-Knudsen, Mergentime), Forest Hills Station. With the erection of the clock tower and the windvane, the structural steel placement is essentially complete. Most of the concrete placement has been finished. The interior and exterior masonry work is underway. The steel roof deck is being placed, and skylight erection is expected to begin in December. Interior ceilings are also being installed. In the trackway area, the railroad platform has been completed and work on the transit platform continues. Other work in progress includes plumbing, heating and electrical systems installation as well as road construction on Washington Street, Asticou Road and the busways.

MBTA Contract 097-308, (J.F. White Contracting Co.), Green Street Station. All of the major structural items of station construction are completed including the structure, masonry, roofing, platform and support rooms. Finish work continues on the HVAC, plumbing and electrical systems and on exterior windows and doors.

MBTA Contract 097-307, (Kiewit Eastern), Stony Brook Station. Work on the station is essentially complete. The interior glass and paint work and the doors and windows are finished as well as the security fencing and exterior glazing. Minor finish work remains.

MBTA Contract 097-316, (Cruz Construction Co.), Line Contract, South of Boylston Street to Hall Street. All of the work in the trackway and the Parkland including the preparation work for the Johnson Playround, has been substantially completed. Punch-list items such as fencing, street and sidewalk repairs have been identified in the final inspection and are being done now. This fall, the loaming and

seeding will be completed.

MBTA Contract 097-306, (DeMatteo Construction Company), Line Contract, Hall Street to Walk Hill Street. Work is essentially completed on this contract. The remaining items before final inspection in the late fall include cleaning and minor repairs as well as fall and spring planting in the Parkland areas.

MBTA Contract 097-318, Landscaping. This contract was awarded in October to J.F. White Contracting Co. Work should begin this fall. This work will include planting of trees, shrubs and grass; installation of lights; construction of bicycle and pedestrian paths, four community garden areas, and play areas on the Boylston St. and Minton St. decks, in Johnson Playground, and at Everett and Williams Streets.

Resumen en Español

Contrato MBTA 097-210, (White, Morrison-Knudsen, Mergentime), Estación de Forest Hills. Con la torre del reloj y la veleta, la colocación del acero estructural está esencialmente completa. La mayor parte del hormigón se ha colocado. Se están haciendo los trabajos de albañilería exterior e interior. El techo de acero se está colocando y se espera empezar la claraboya este otoño. La techumbre interior se está instalando tamañé. En la zona de la vía férrea se ha terminado la plataforma del ferrocarril y sigue la instalación de la plataforma de tránsito. Otros trabajos en progreso incluyen las cañerías, la instalación de sistemas de calefacción y de electricidad, la pavimentación de la calle Washington y del camino Asticou, y la colocación de conductores eléctricos.

Contrato MBTA 097-308, (J.F. White Contracting Co.), Estación de la calle Green. Todos los elementos estructurales de la construcción de la estación están terminados: la estructura, la albañilería, la plataforma y los compartimentos

auxiliares. Se sigue trabajando en la terminación, de los sistemas de electricidad, calefacción y de cañerías, y de las ventanas y puertas exteriores.

Contrato MBTA 097-307, (Kiewit Eastern), Estación de Stony Brook. El trabajo en la estación está esencialmente completo. Los trabajos interiores de cristales y pintura, así como las puertas y ventanas, están terminados y también las cercas de seguridad y la masilla exterior. Quedan por hacer algunos detalles finales.

Contrato MBTA 097-316, (Cruz Construction Co.), Contrato de vía, desde el sur de la calle Boylston hasta la calle Hall. Todo el trabajo de la vía férrea y de los parques, inclusive las obras preliminares para el campo de juegos Johnson, está terminado en gran parte. Los detalles finales tales como cercado, y reparación de calles y aceras han sido identificados en la inspección final y se están haciendo ahora. Este otoño se

terminarán la colocación de las capas de terreno y el sembrado.

Contrato MBTA 097-306, (DeMatteo Construction Company), Contrato de vía, de la calle Hall a la calle Walk Hill. Las obras de este contrato están esencialmente terminadas. Las que quedan por hacer, antes de la inspección final al terminar el otoño, consisten en la limpieza y las reparaciones menores, así como la siembra de otoño y primavera en la zona de parques.

Contrato MBTA 097-318, Áreas Verdes de los Contratos 097-305 y 097-316. Este contrato fue adjudicado en octubre a J.F. White Contracting Co. Las obras comenzarán este otoño, y comprenderán la construcción de senderos para peatones y bicicletas, cuatro zonas de jardines para la comunidad, y zonas de juegos en las plataformas de las calles Boylston y Minton, en el campo de juegos Johnson y las calles Everett y Williams.

Needham Branch Restoration Underway

The initial contract of the Needham Branch Restoration Project was awarded by the MBTA Board of Directors to the J.F. White Contracting Company of Newton on September 18, 1985. Work to be completed in this line construction contract includes: new ballast, ties, continuous welded rail, bridge rehabilitation, drainage improvements, fencing and construction of an electric layover facility for commuter rail cars at the Needham Heights Station. Consensus on the location of the electric layover facility was finalized by the Needham Board of Selectmen at its September 10 meeting after discussions with MBTA General Manager James F. O'Leary and with the support of the Needham Transportation Committee.

Final design of the project was completed in May, 1985 after meetings in Needham, West Roxbury and Roslindale in January and February 1985 with community residents. Elements of the final design include the addition of approximately 50 parking spaces at the Henry Hersey station in Needham, a third passing track siding near Baker Street/V.F.W. Parkway in West Roxbury to complement those in Needham (between Needham Junction and Henry Hersey stations) and in Roslindale (between Forest Hills and Roslindale Square) and the construction of a small park on the former gas station site at the Belgrade Avenue/Robert Street intersection as part of the Roslindale Square commuter rail station.

Two additional contracts were advertised for bids: station construction in

November and signals and communications in October with contract awards scheduled for December 1985. The station contract will include construction of 645-foot platforms, high level mini-platforms with canopy shelters at all stations for elderly/handicapped patrons, new station shelters, striping and resurfacing of parking lot facilities and new lighting at all platform and station areas. The existing station buildings at Needham Junction and Needham Center will be rehabilitated to provide waiting areas and concession space. The signals and communications contract will include the installation of state of the art grade crossing signals to provide maximum public safety for pedestrians and vehicles.

The Bellevue Street Bridge in West Roxbury will also be reconstructed as part of the Needham Branch Project. The MBTA's consulting engineers, Howard, Needles, Tammen and Bergendoff, are currently in the design phase which will be completed in late 1985. Advertisement, receipt of bids and award of the construction contract will be performed by the Massachusetts Department of Public Works in early 1986 after a public hearing by the Department of Public Works on December 2, 1985.

Community participation in the Needham Branch Restoration Project will continue through Construction Task Forces (CTF) in each of the communities adjoining the line: Roslindale, West Roxbury and Needham.

Transit Traction And AC Power in Progress

The contractor has completed installation of all AC cable except for a small portion near the Herald Street access ramp in the South End. All electrical equipment has been installed in the Stony Brook substation in Jamaica Plain near Boylston Street and will be installed at the Berkeley Street substation during January and February 1986. A subcontractor to Lord/Mass Electric, Thomas G. O'Connor Construction Company completed the structure and brickwork for the Stony Brook substation and will finish the brickwork on the Berkeley Street substation in late December.

At the Roxbury Crossing substation near Tremont Street and Guerne Street, switchgear is being connected

in order to provide power for transit traction and Orange Line stations. By mid-December power is expected to be supplied to Stony Brook and Roxbury Crossing stations to allow system-testing to begin. By the end of 1985, AC power will also be supplied to Massachusetts Avenue and Green Street Stations, with Jackson Square, Ruggles, Forest Hills and Back Bay to be supplied in early 1986. Another important component of the contract, according to Project Manager Dick Conley, is the installation of trackway lighting which is proceeding at the rate of approximately 25 fixtures per day in a north and south direction from the Roxbury Crossing substation. As a substantial portion of this work is completed, it will be energized, providing a security measure for the protection of system-wide installations and for assistance to the MBTA Police in patrolling the Corridor.

O'Connell sigue de la página 3
de respaldo por parte del departamento, durante la construcción y preparación para la inauguración de la nueva línea.

Además, O'Connell está inspeccionando el Proyecto del Corredor Suroeste para recomendar los cambios que fueran necesarios para aumentar la vigilancia y seguridad en el Corredor. Al presente, pro ejemplo, está observando el tipo y altura de las cercas en algunos sitios teniendo en cuenta la protección y seguridad que ofrecen.

O'Connell será también de gran utilidad en los esfuerzos para preparar a las comunidades del Corredor Suroeste para la inauguración de la nueva línea, a través de programas educacionales y de información. Actualmente, el Coordinador está trabajando en estrecha colaboración con el personal de la Oficina de Coordinación del Corredor Suroeste del MBTA para suministrar informes sobre seguridad a los adultos en las juntas de la comunidad. Lo mismo se hará con los niños mediante proyecciones visuales a las escuelas del Corredor.

Como iniciador en 1979 del Programa de Servicio a la Comunidad por parte del Departamento de Policía del MBTA, y habiendo sido el principal oficial de dicho programa, O'Connell siente gran entusiasmo por los esfuerzos de la comunidad. A través de numerosas visitas a las escuelas, y de reuniones con asociaciones de empleados y otros grupos cívicos y comunitarios, el programa ha favorecido a más de 28,000 personas con valiosa información y sugerencias sobre seguridad y prevención del crimen.

"Hemos trabajado mucho para cambiar el concepto de que el transporte público ha sido invadido por el crimen," dice O'Connell, citando los esfuerzos

compartidos con el Oficial de Servicios a la Comunidad del MBTA, John Aylward. "Hemos tratado de familiarizar al público con las maneras de prevenir crímenes, enseñándole a la gente los medios más efectivos de protegerse."

Parte de las responsabilidades de O'Connell en el MBTA será la de revisar los nuevos sistemas electrónicos de protección para los pasajeros. Incluyen paneles de comunicación con la policía, los cuales ponen a los pasajeros en contacto inmediato con las autoridades policiales; unidades para anunciar la llegada de los trenes y permitir a los pasajeros congregarse a resguardo cerca de las casillas de los cobradores hasta ser informados, con tiempo suficiente, de la próxima llegada de un tren a la estación; y equipos de televisión de circuito cerrado, que ofrecerá a la policía la vista de las plataformas y, en caso de necesidad, podrá efectuar grabaciones visuales.

Estos aparatos de seguridad especializados están siendo considerados, dice O'Connell, añadiendo que varios otros sistemas dedicados de manera directa o indirecta a la seguridad de los pasajeros ya están incluidos en el diseño de las nuevas estaciones del Corredor Suroeste.

Sin embargo, los aparatos de seguridad electrónicos son sólo una parte de la preparación general para asegurar protección y seguridad en el Corredor.

"Espero ver a la comunidad participar intensamente en todas las cuestiones de seguridad y protección," dice O'Connell, que presta servicios como miembro de la Asociación de Oficiales para la prevención del crimen en Massachusetts y es también consultor de otras varias organizaciones.

MBTA Emphasizes Public Safety/Security

continued from page 1

passers," he says, noting that thus far, trespassers were merely ejected. "It would behoove community residents to make sure their children are informed of the danger of the MBTA's Corridor property."

This hard-line approach is necessary, Bratton says, because the newly-constructed rail and rapid transit lines and stations pose a real danger. The third rail, in particular, is very dangerous, he says, noting that the MBTA will be conducting tests of the new facilities, busways, and line systems in preparation for the opening, including energizing the third rail.

The new facilities and equipment also represent a multi-million dollar investment, requiring protection and security against vandalism and

Representatives of the MBTA Police Department will be working closely with the staff of the MBTA's Southwest Corridor Coordination Office and William O'Connell, the MBTA Construction Department's Public Safety Officer to provide opportunities for residents and groups from Southwest Corridor communities to prepare for the introduction of the new lines and facilities in their neighborhoods.

Plans are underway to utilize the Southwest Corridor Project's established community participation process to involve the community. Special educational programs focusing on public safety and security also are being considered for children in Corridor schools and adults through Southwest Corridor Project businesses



Recent SWCP planning meeting for public safety and security included (left to right): George J. Holland, Jr., Project Manager for the MBTA's Southwest Corridor Coordination Office; William O'Connell, Public Safety Coordinator for the MBTA Construction Directorate; MBTA Police Chief William Bratton; Walter Grady, Assistant Project Manager for the MBTA's Southwest Corridor Signal Project; and Detective John Aylward, MBTA Police Department.

graffiti, Bratton adds. As of September 1985 increased police patrols have resulted in the arrest of eight individuals who were found defacing facilities with graffiti. These individuals were assigned to the MBTA's unique court-supported anti-graffiti program, whereby those found guilty were sentenced to a specific number of hours removing graffiti from MBTA stations and equipment. The program supervised by MBTA Juvenile and Community Safety Officer Detective John Aylward and solidly supported by MBTA General Manager James F. O'Leary and Governor Dukakis, will be utilized for future offenders, Bratton says.

In addition to these current security measures, the MBTA Police are also meeting with other public safety and police agencies to plan for security after the opening.

"The MBTA Police is now involved in a big way in facilitating the safety and security of the Southwest Corridor," Bratton says, noting that a meeting was held during September to begin coordinating activities between representatives of various police agencies and institutional security units. This type of planning effort will be important to Southwest Corridor Security because of jurisdictional boundaries and the institutions' close proximity to the Southwest Corridor Project.

A major outcome of this meeting and related future planning sessions will be a full-fledged effort to involve the community in security and public safety matters relating to the Corridor through extensive public participation in discussions and presentations at community meetings.

and other organizations. Plans include use of the MBTA Police Department's ongoing Community Service Program, which has provided valuable public safety and crime prevention programs for more than 28,000 persons to date throughout the MBTA system.

Overall, MBTA Police plan a "three-prong" approach to security along the Corridor, Bratton says. Patrols and related security activities will continue under the direction of Lt. LeRay. Secondly, the new stations and facilities will be equipped with alarms and electronic security devices. MBTA Police Deputy Chief Robert R. Cochrane will oversee this effort in conjunction with Public Safety Officer O'Connell and Walter Grady, Assistant Project Manager for Signal and Communications for the Southwest Corridor Project. Thirdly, Police will provide community outreach services and educational programs under the direction of Detective Aylward, with the Southwest Corridor Project Coordination Office.

Resumen en Español

La protección y la seguridad del público ocuparán el primer plano en las actividades y planes del Corredor Suroeste durante el próximo año y medio al acercarse el fin de la construcción y al hacerse los planes para la inauguración de las nuevas líneas y estaciones del Corredor.

Y el Departamento de Policía del MBTA ha aumentado la vigilancia a lo largo de las 4.7 millas del Corredor y está asumiendo la dirección, entre las otras agencias de policía y de seguridad, en la coordinación de las actividades de vigilancia y seguridad pública que

se llevan a cabo en preparación para la inauguración. Además, se ha nombrado un coordinador de seguridad pública en el Departamento de Construcción del MBTA que trabajará con carácter fijo a fin de identificar oportunidades adicionales de aumentar la protección y de proporcionar informes sobre seguridad pública durante la construcción. (Ver el artículo a este respecto.)

Bajo la dirección del Jefe de Policía William Bratton y del Teniente David LeRay, Coordinador de la Policía del Corredor Suroeste, el Departamento de Policía del MBTA comenzó el 8 de julio a patrullar el corredor las 24 horas del día, y continuará haciéndolo con esa frecuencia hasta que la nueva línea empiece a funcionar.

En efecto, la policía reforzará aún más las medidas de seguridad durante los próximos meses, y en particular con respecto a individuos que entran en el Corredor sin autorización, según nos informa el Jefe Bratton. "Según nos vayamos acercando a la fecha de terminación de las obras, intensificaremos los arrestos de los que traspasan," dice, señalando que hasta ahora, dichos individuos eran expulsados solamente. "Los residentes de la comunidad harían bien en asegurarse de que sus hijos están informados del peligro de traspasar la propiedad del Corredor del MBTA."

Esta actitud intransigente es necesaria, dice Bratton, porque la recién construida vía férrea y las líneas de transporte local, con las estaciones, ofrecen verdadero peligro. La tercera vía, en particular, es muy peligrosa, dice, señalando que el MBTA conducirá pruebas de las nuevas dependencias, conductos eléctricos, y sistemas de líneas, en preparación para la inauguración, y esto incluye activar la tercera vía.

Las nuevas instalaciones y equipos también representan una inversión de muchos millones de dólares que requiere protección y seguridad contra el vandalismo y el graffiti, añade Bratton. A contar desde septiembre de 1985, el aumento en las patrullas de policía ha resultado en el arresto de ocho individuos a quienes se sorprendió mientras afeaban las instalaciones con graffiti. Dichos individuos fueron asignados al programa contra el graffiti, único en su clase, que ha sido creador por el MBTA con el apoyo de los tribunales de justicia, y a través del cual los culpables fueron condenados a trabajar durante número específico de horas, a fin de limpiar el graffiti de las estaciones del MBTA y del equipo. El programa, supervisado por el Detective John Aylward, Oficial de Seguridad de la comunidad y los menores del MBTA, y firmemente respaldado por James L. O'Leary, Gerente General del MBTA y el Gobernador Dukakis, será utilizado con respecto a los futuros ofensores, dice Bratton.

A parte de las actuales medidas de seguridad mencionadas, el MBTA se está reuniendo y tratando con otras agencias de policía de seguridad pública para planear la seguridad para después de

la inauguración.

"La policía del MBTA está haciendo todo lo posible por facilitar la seguridad y la protección del Corredor Suroeste," dice Bratton, señalando que en septiembre hubo una junta para coordinar las actividades entre los representantes de las diversas agencias policiales y las unidades institucionales de seguridad. Este tipo de esfuerzo concertado es necesario para la Seguridad del Corredor Suroeste debido a los límites jurisdiccionales y la cercanía de la institución al Corredor Suroeste.

Un resultado importante de dicha junta y de otras sesiones futuras es el esfuerzo genuino de interesar a la comunidad en cuestiones de vigilancia y seguridad pública relacionadas con el Corredor, mediante la extensa participación por parte del público en discusiones y presentaciones de las juntas de la comunidad.

Representantes del Departamento de Policía del MBTA trabajarán en estrecha asociación con el personal de la Oficina de Coordinación del MBTA para el Corredor Suroeste y con William O'Connell, Oficial de Seguridad Pública del Departamento de Construcción del MBTA, con el fin de darle oportunidades a los residentes, y a grupos de las comunidades del Corredor Suroeste, de prepararse para la introducción de las nuevas líneas e instalaciones en sus vecindarios.

Ya se están haciendo los planes para utilizar el proceso establecido por el Proyecto del Corredor Suroeste para hacer participar a la comunidad. Programas educacionales que ponen de relieve la protección y la seguridad pública están siendo también considerados para los niños en las escuelas del Corredor y a los adultos, a través de los negocios en el Corredor y de otras organizaciones. Los planes incluyen el uso del Programa de Servicio a la Comunidad, patrocinado por el Departamento de Policía del MBTA, que ha suministrado valiosas medidas de seguridad pública y programas de prevención contra el Crimen, en los cuales han participado hasta la fecha más de 28,000 personas, en todo el sistema del MBTA.

En total, la Policía del MBTA planea utilizar un sistema triple de seguridad en el Corredor. Las patrullas y demás actividades relacionadas con la seguridad seguirán bajo la dirección del Teniente LeRay. Segundo, las nuevas estaciones e instalaciones estarán equipadas con alarmas y aparatos electrónicos de seguridad. El Jefe Diputado de la Policía del MBTA, Robert R. Cochrane, tendrá a su cargo este esfuerzo, junto con el Oficial de Seguridad Pública O'Connell y con Walter Grady, Asistente Jefe del Proyecto Señal en el Proyecto del Corredor Suroeste. Tercero, la Policía ofrecerá servicios de asistencia a la comunidad y programas educacionales bajo la dirección del Detective Aylward, con la Oficina de Coordinación del Proyecto del Corredor Suroeste.



MBTA Police Lt. David LeRay, Project Coordinator for MBTA Security for the Southwest Corridor Project, surveys the trackway area.

Forest Hills Station Takes Shape

A new community landmark has been erected at the Forest Hills Station. A modern steel-framed clock tower was raised in late July from the roof of the main terminal area of the station. It is expected to be completed by next spring when the clock faces should be delivered.



View of Forest Hills Station clock tower and structural steel from Washington Street.

The station and tower, designed by HNTB's joint venture sub-contracting team of Cambridge Seven Associates and Robert L. Wilson, architects AIA, incorporates the lines and scale of Victorian-styled structures and recalls the spirit and grandeur of old railroad stations. The clock tower also brings to the Forest Hills area the faded tradition of placing clock towers in prominent spots at railroad and transit stations during the 1920's and 30's. These clock towers were not merely ornaments, but served the important function of keeping commuters on time since few people in those days carried pocketwatches. Our Boston rapid transit system was unique in its

large number of clock towers and side-walks clocks. This situation grew out of the association between the MBTA's predecessor agency, the Boston Elevated Railway Co., and Mr. Edward Howard, founder of the world-renowned A.E. Howard Clock Company of Roxbury.

With the new station and clock tower at Forest Hills, it is expected that the juncture will again become a neighborhood focal point and a source of community pride.

Resumen en Español

En la estación de Forest Hills se ha erigido un monumento distintivo de la comunidad. A finales de julio se fabricó una moderna torre de reloj estructura de acero que parte del techo, en la zona de la terminal principal de la estación. Se espera que quede terminada para la primavera próxima cuando se reciban las esferas del reloj.

La estación y la torre, diseñadas por el equipo de subcontratistas de Cambridge Seven Associates en la operación conjunta de HNTB y Robert L. Wilson, Arquitectos AIA, incorpora las líneas y la escala de las estructuras de estilo Reina Victoria y recuerda el espíritu y la grandiosidad de las antiguas estaciones de ferrocarril. La torre de reloj también trae a la zona de Forest Hills la olvidada tradición de colocar torres de reloj en sitios prominentes de las estaciones ferroviarias y de tránsito. Estas torres de reloj, más de ornamentales, llenaban la importante función de anunciar la hora a los pasajeros, ya que pocas personas llevaban relojes de bolsillo en aquella época. El sistema de transporte local en Boston era único en cuanto al gran número de torres de reloj y de relojes en las aceras, debido a la asociación entre la agencia antecesora del MBTA, la Boston Elevated Railway Co., y el señor Edward Howard, fundador de la mundialmente conocida A.E. Howard Clock Company de Roxbury.

Con la nueva estación torre de reloj en Forest Hills se espera que el lugar se convierta otra vez en un punto focal para el vecindario y en una fuente de orgullo para la comunidad.

Ruggles St. continued from page 3

Avenue. The Roxbury community expressed satisfaction that the long awaited construction for the new campus for RCC was now underway.

Resumen en Español

La terminación de la Sección II en Roxbury progresó rápidamente durante el otoño de 1985. Dos ceremonias de colocación de cimientos y la firma del Acuerdo de la Parcela 18+ fueron el foco de atracción en el programa de actos públicos en el otoño.

De gran significado para la comunidad de Roxbury fueron las ceremonias de siembra de un árbol y dedicación de una placa en honor de Ms. Alice Taylor, activista de la comunidad, que residió y trabajó en Mission Hill Extension antes de su muerte inesperada en 1982. Ms. Taylor, una de las participantes de Stop I-95 en 1968, representó a 588 unidades de viviendas públicas con una población de aproximadamente 3500 residentes, dirigiendo junto con otros la lucha, contra la super carretera, en Mission Hill Extension. Ms. Taylor fue, además, una de las fundadoras del consejo de ciudadanos del Instituto de Vivienda de Boston y promovió la obtención de becas a residentes de Mission Extension para asistir a la Universidad de Northeastern y a Wentworth Institute. Muchos jóvenes se beneficiaron de los programas de verano por los cuales luchaba todos los años Ms. Taylor. Aparte de su trabajo como asistente de maestra

en Tobin School, y debido a su firme creencia de que los padres deben tomar una parte más activa en la escuela de sus hijos, Ms. Taylor asistía con regularidad a todas las juntas de la Fuerza de Trabajo del área de la estación de la calle Ruggles.

Los esfuerzos fructíferos de Ms. Taylor para la inclusión en la calle Ruggles de acceso directo y de salida serán apreciados durante largo tiempo, tanto como la plataforma de recreo frente a Mission Extension, por la cual ella abogó hasta que fue adoptada. El árbol y la plaza serán parte permanente de la plataforma de recreo en el paisaje final de la Sección II.

El 31 de julio firmaron el Acuerdo de la Parcela 18+ el MBTA y los signatarios de la comunidad así como las agencias estatales y de la ciudad, siendo encabezados por el Gobernador Dukakis, el Alcalde Flynn y el Gerente General del MBTA James F. O'Leary. Este acto fue un paso significante hacia el desarrollo de la parcela más grande del corredor, la cual está situada en la esquina de las calles Ruggles y Tremont cerca de la estación de la calle Ruggles.

Luego, el Gobernador Dukakis y el Alcalde Flynn participaron en el acto de la colocación oficial de los cimientos en el sitio del Roxbury Community College en la avenida Columbus. La comunidad de Roxbury mostró su satisfacción de que la tan esperada construcción del nuevo campus para el RCC hubiera comenzado.

MDC Assigns Parkland Coordinator

Vanessa J. Payne, a resident of Roxbury, recently joined the Metropolitan District Commission (MDC), as Outreach Coordinator for the Southwest Corridor Parkland.

In this capacity, Ms. Payne will respond to community concerns about educational, employment, and training opportunities along the Parkland. She will work with an Advisory Committee of educators, cultural and training institutions and community groups in the SWC to evaluate methods of increasing job training, educational and cultural opportunities for residents related to parkland management, maintenance, and programming. Her responsibilities include matching existing job training and educational programs and institutions with projected personnel needs for the Park. Ms. Payne will also assist the MDC in an evaluation of a Park management strategy which will maximize community participation in all aspects of Park operations.

Ms. Payne began work in July, and on August 28th hosted an MDC-sponsored luncheon at the Humphrey Occupational Resource Center for approximately 40 representatives from educational institutions and community-based organizations. A follow-up session is being planned as part of the on-going community participation process. Interested persons should contact Ms. Payne at 727-5204 for additional information.

Ms. Payne is a graduate of Boston Latin Academy and Princeton University. Her experience includes program management and administration, community organizing, counseling, research and community service. Ms. Payne says, "As a Corridor resident, I look forward to helping the MDC fulfill its commitment to the community to provide high quality maintenance and management of the Southwest Corridor Park."

Resumen en Español

Vanessa J. Payne, residente de Roxbury, recientemente entró a formar parte de la Comisión del Distrito Metropolitano, como Coordinadora de Asistencia para la Zona de Parques del Corredor Suroeste.



Es esa capacidad, Ms. Payne responderá a los intereses de la comunidad en cuanto a oportunidades educacionales, de empleo y entrenamiento en la zona. Trabajará con ella un Comité Asesor de educadores, instituciones culturales y de entrenamiento, y otros grupos de las comunidades del SWC, a fin de evaluar los métodos para incrementar a oportunidades de entrenamiento, culturales y educacionales para los residentes en la administración de los parques, el mantenimiento, y la programación. Sus responsabilidades incluirán la verificación de los existentes empleos de entrenamiento y los programas e instituciones educacionales con las necesidades de personal que se anticipan para el Parque. Ms. Payne también asistirá al MDC en la evaluación de una estrategia administrativa del Parque que utilice la máxima participación de la comunidad en todos los aspectos del funcionamiento del Parque.

La Coordinadora comenzó en su cargo en julio, y el 28 de agosto fue cicerone de un almuerzo auspiciado por el MDC en Humphrey Occupational Resource Center, con alrededor de 40 representantes de instituciones educacionales y de organizaciones con base en la comunidad. Una segunda sesión se está planeando como parte de un proceso continuo de participación por parte de la comunidad. Las personas interesadas pueden dirigirse a Ms. Payne, en el teléfono 727-5204, para más información.

Ms. Payne es graduada de Boston Latin Academy y Princeton University. Su experiencia incluye gerencia de programas y administración, consultoría, investigación, y asistencia comunitaria. Dice Ms. Payne: "Como residente del Corredor, acojo con gusto la oportunidad de ayudar al MDC a cumplir su responsabilidad hacia la comunidad de suministrar la mejor calidad de administración y mantenimiento del Parque del Corredor Suroeste."

Signal & Communications Work Ongoing System-Wide

On the Southwest Corridor portion of the Transit Signals and Communications contract, the contractor has been installing the wayside signal equipment, which includes the central instrument rooms, signal and communication cable, junction boxes and associated equipment between State Street and Forest Hills. Central instrument rooms, manufactured by General Railway Systems, have been lifted by cranes into signal bungalows near Jackson Square and Ruggles Stations. The remaining central instrument rooms are scheduled to be installed at Forest Hills (November 1985) and Back Bay (February 1986). The installation of signals and communications cable is expected to be completed in early 1986.

Within the stations, the signals and communications contractor will be installing radio, fire and security, private telephone, police talkback and public address systems. Preliminary engineering and design has been completed on several of these systems, notably the fire and security system which is being installed in portions of the Orange Line. The other systems, radio, private telephone and police talkback will be installed in late 1986 to prevent potential vandalism to the complex equipment necessary for operating these systems. Work on the communications rooms, which are the operations centers for these systems, is being completed at Stony Brook, Roxbury Crossing, and Jackson Square Stations.